

1 都市施設全般にわたる事項

(1) 都市施設に関する都市計画の基本的考え方

国の都市計画運用指針によれば、「都市施設は、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設」であり、また「土地利用や他の都市施設等の計画と総合性、一体性を確保するように都市計画区域全体の観点から定めることが望ましい」とされています。つまり、施設内容や目標年次について上位計画の下での他の計画との調整、都市計画の効果と理由の明確化が求められることとなります。

このことから、都市施設に関する都市計画の基本的考え方として、特に次の4点を整理しておく必要があります。

(ア) マスタープランに基づく都市施設の都市計画

都市施設の都市計画については、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに即し、各都市施設の需要の見通しの検討を行い、長期的な整備水準を検討したうえで、必要な規模の施設を定めることとします。

(イ) 都市施設の計画の目標年次

都市施設の計画の目標年次については、都市計画区域マスタープランとの整合を図るうえからもおおむね20年後を目標として長期的な整備水準を検討し、定めることとします。

(ウ) 国の計画への適合

都市施設は、国土形成計画などの国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画及び道路、河川、鉄道、港湾、空港などの国の施設計画に整合させ、当該都市の特質を考慮して、土地利用や他の都市施設などの計画との総合性・一体性を勘案して決定します。

(エ) 都市施設の都市計画の効果と理由の明確化

都市施設の都市計画は、その整備を行うことを前提として定めるものであり、将来の都市施設整備の円滑な施行を確保するため建築制限等を行うとともに、事業化にあたっては施行者に必要な権限が付与されることとなります。

このため、都市計画決定の際の理由書はこの点にも留意し、その必要性および区域、規模、構造等の妥当性について、わかりやすい記述に努めることが求められます。

(2) 都市施設を都市計画決定する際の配慮事項

国の都市計画運用指針によれば、都市施設を都市計画決定する際の配慮事項として、「環境・景観への配慮（環境影響評価）」「都市施設の立体都市計画（地下空間における都市計画の取扱い）」についての言及があります。

これらを踏まえて、本県では配慮事項を以下のようにします。

(ア) 都市計画決定の合理的な手順

対象とする都市施設は、大別すると自動車専用道路、幹線街路、都市高速鉄道、総合公園、供

給処理施設など、都市の骨格を形成し市街地を性格付ける根幹的施設と、区画街路、特殊街路、地区公園などの日常生活にかかわる身近な施設があります。

根幹的施設は都市の骨格を形成し将来の都市構造を規定することから、マスタープランに計画・整備の主要方針を定め、各施設はマスタープランに基づいて都市計画決定し、順次事業化を図ります。一般にはこの手順を踏みますが、一方で社会経済状況や施設整備の緊急性などによっては、事業を先行的に意志決定し都市計画上の位置付けを明確にするための計画決定もあります。

身近な施設の計画決定については、根幹的施設の決定後、施設の整備状況や周辺の市街地状況に応じて順次決定する段階的手順が合理的な場合があります。

(イ) 環境・景観に配慮した都市施設の計画決定

都市施設の計画決定においては、当該施設が本来目的としている環境改善への貢献にできるだけ配慮するだけでなく、環境・景観に何らかの影響を与える可能性がある場合は、この点についても十分に検討して計画します。例えば広域的な交通を分担する幹線道路や広範なサービスエリアを持つ供給処理施設などの計画決定は、周辺市街地に必ずしも良い影響を与えるとは限らないので、周辺生活環境への影響を十分考慮して計画します。特に大規模な都市施設を計画決定する場合は、環境影響評価法又は鹿児島県環境影響評価条例に基づく環境影響評価と都市計画を並行的に検討し、評価結果を都市計画に適切に反映させます。

(ウ) 立体的な都市施設計画の立案

中心市街地などでは道路、河川などの都市施設と建築物との複合的な利用ニーズが高まっていることから、必要に応じてこれら都市施設についての立体都市計画を決定します。立体都市計画は施設が果たすべき必要な機能を確保しつつ、施設と建築物を同一の土地の区域内に立体的に計画することにより、周囲の環境を害することなく、土地の有効・高度利用を実現し、都市機能の有機的な連携、魅力的な都市空間の創出等をねらいとします。

▼鹿児島県環境影響評価条例における対象事業(第2条第2項別表)

1)道路の新設及び改築の事業	8)土地区画整理事業
2)ダムの新築、 ^{せき} 堰の新築及び改築の事業並びに河川工事の事業	9)新住宅市街地開発事業
3)鉄道及び軌道の建設及び改良の事業	10)住宅用地の造成の事業
4)空港その他の飛行場及びその施設の設置又は変更の事業	11)工業団地の造成の事業
5)事業用電気工作物であって発電用のものの設置又は変更の工事の事業	12)流通業務団地造成事業
6)一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場の設置及び規模の変更の事業	13)農用地の造成及び改良の事業
7)公有水面の埋立て及び干拓その他の水面の埋立て及び干拓の事業	14)ゴルフ場の新設及び変更の事業
	15)養豚場の新設及び変更の事業
	16)工場及び事業場の新設及び変更の事業
	17)その他の土地の改変の事業

※対象事業の具体的な要件は、「鹿児島県環境影響評価条例施行規則」(H12. 3. 31 規則第90号)別表第1参照。

2 施設別の事項

(1) 交通施設を都市計画決定する際の基本的考え方

ア 交通施設全般

(ア) 交通体系の基本的な考え方

国の都市計画運用指針によれば、交通体系の基本的な考え方として、おおむね以下のように示されています。

交通施設の都市計画にあたっては、利用者の利便性、効率的な交通処理、良好な都市環境の保全および地球環境問題等の観点から、都市全体として各交通機関が適切に役割分担をした体系が確立されるよう各交通施設を総合的、一体的に定めるべきです。

この場合、交通施設が都市の将来像の骨格を形成するものであることから、都市計画区域マスタープランにおいて交通体系の観点も含めた都市計画の目標を設定するとともに、これを実現するため、土地利用のあり方と一体的に交通体系の整備のあり方を検討します。

また、特に交通の混雑が著しく、かつ空間的制約の大きい既成市街地等においては、目標とするサービス水準と必要となる施設の整備量について十分吟味するとともに、必要に応じ、例えば公共交通利用促進策等の交通施設計画と密接に関連する交通需要の調整の考え方や、整備される交通施設の将来における使い方を考慮したうえで交通施設を定めることが望まれます。

(イ) 都市圏の交通施設に関する都市計画の考え方

交通施設の都市計画にあたっては、おおむね 20 年後を目標とし、都市規模を問わず、通勤通学等日常交通活動の広がり観点から一体的な圏域を形成している都市圏を対象に、交通実態の把握・分析、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえた将来交通需要の予測を行ったうえで、都市の骨格を形成する交通施設等の必要性及び規模に関し総合的な検討を行うことが望まれます。

(ウ) 都市計画区域、市町村の両マスタープランへの位置付け

交通体系の整備の方針及び主要な交通施設の配置の方針等を都市計画区域マスタープランに定めたいと、これを踏まえて各交通施設の都市計画を定めるべきです。

一方、市町村マスタープランにおいては、地区の課題に対応した事項を定めることが望まれます。

なお、これらは具体の都市計画が都市の将来像や実現に向けての大きな道筋との間で齟齬を来すものであってはならないという趣旨です。従って、個別の都市計画についての記述が、都市計画区域マスタープランや市町村マスタープランになれば、計画決定や事業実施ができないということではありません。

(エ) 地区の交通施設に関する都市計画の考え方

各地区の状況によっては、良好な居住環境の保全、中心市街地の活性化、都心部等における交通の輻輳・集中の解消などその地区特有の都市交通上の課題に対応する必要がある場合が考えられます。その場合、都市交通調査等を踏まえ、当該地区におけるきめ細かな調査・検討を行うことが望まれます。このような特定の課題に対応する必要がある地区の調査においては、地区内交通の安全性や利便性、快適性の確保、広域的道路との整合性、バスや鉄道等の公共交通の利用促進等に配慮しつつ、補助幹線街路、区画街路、歩行者専用道、自転車専用道、自動車駐車場、自転車駐車場等の交通施設の必要性、配置、規模等について検討を行い、必要なものを都市計画に定めることが望まれます。

大規模な都市開発や大幅な容積率の緩和等の実施により、新たに相当規模の交通量の発生及び集中が想定される場合については、開発地区及びその周辺地区において開発等に伴う発生集中交通量を予測・評価し、必要に応じて当該開発等の計画内容の見直しや、地区周辺の道路、鉄道等の都市計画の変更等について総合的に検討することが望まれます。

イ 道路

(ア) 都市計画道路の機能

都市において、道路は最も基本的な都市施設です。都市における道路には、交通機能、空間機能、市街地形成機能があり、これらの機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するように都市計画道路を計画することが必要です。

都市計画道路は都市の将来像を達成し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものです。都市計画道路の計画に当たっては各種上位計画、マスタープラン等との整合や都市の将来像と都市交通の目標、土地利用計画への対応、公共交通計画との調和等に配慮する必要があります。

したがって、現況及び将来における必要性を充分踏まえた道路網計画の検討が重要であり、個々の道路計画にあたっては、その路線がネットワーク全体において、果たすべき機能と役割を充分認識した計画とすべきです。

▼都市計画道路の機能

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能(トラフィック機能)	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能(アクセス機能)	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	收容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

[出典:加藤 晃「都市計画概論」共立出版, その他を参考に作成]

(イ) 都市計画道路の分類

都市計画道路は交通機能から自動車専用道路、幹線街路(主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路)、区画街路、特殊街路に区分され、その内容は下表のとおりです。自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する道路であり、補助幹線街路以下はアクセス機能を重視する道路です。

道路の都市計画を定めるにあたっては、主として交通機能に着目して、このような道路の種別を設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能を充分発揮できるようにする必要があります。

▼都市計画道路の分類

都市計画において定める道路の種別	道路の種類	定義
自動車専用道路	自動車専用道路	比較的長いトリップの交通を処理するため、設計速度を速く設定し、一定区間における路外からの車両の出入制限を行い、自動車専用とする道路
幹線街路	主要幹線街路	都市間交通や通過交通等の比較的長いトリップの交通を大量に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路
	都市幹線街路	主要幹線街路および主要交通発生源等を有機的に結び、都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、比較的高水準の規格を備えた道路
	補助幹線街路	近隣地区と幹線街路を結ぶ道路であり、近隣住区内での幹線としての機能を有する道路
区画街路	区画街路	沿道宅地へのサービスを目的とし、密に配置される道路
特殊街路	特殊街路	もっぱら、歩行者、自転車、都市モノレール等、自動車以外の交通の用に供するための道路

出典：「都市計画道路の計画標準 第4章－1」参照

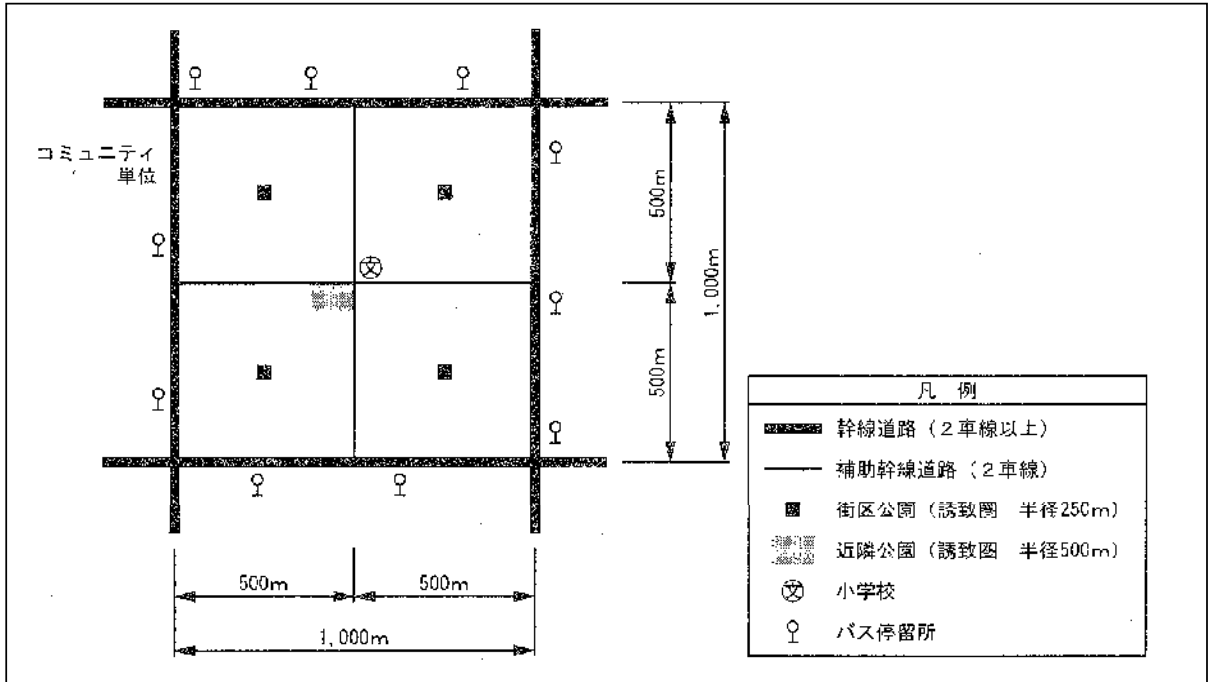
(ウ) 土地利用に応じた配置の考え方

住宅系市街地においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域(居住環境地区)内において通過交通を排除し良好な住環境を保全するよう、これらの幹線街路を配置します。都市郊外の住宅系の新市街地では1km²を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置し、これらに囲まれた区域内に補助幹線街路を適切に配置することが望まれます。

商業系市街地においては、商業業務施設の集積状況に応じて住宅系の新市街地よりも高い密度で幹線街路を配置して、円滑な都市活動を確保することが望まれます。

工業系市街地においては、工場の敷地規模、工場の業種等によってそこに発生集中する交通量と交通密度が異なりますが、一般的には住宅系の新市街地よりも低い密度で幹線街路を配置し、大型車交通を円滑に処理することが望まれます。

▼住居地域における幹線街路及び補助幹線街路のネットワークの概念図



▼参考：幹線道路網の望ましい配置パターン

土地利用区分	配置パターン	配置密度	網構成の内容
商業系 土地利用		幹線街路 4km 補助幹線街路 2km 6km/km ²	・地区幹線以上のランクの街路 4km/km ² ，補助幹線 2km/km ² ，全体で330m間隔 の格子状とする。
住居系 土地利用		幹線街路 2km 補助幹線街路 2km 4km/km ²	・地区幹線以上のランクの街路 2km/km ² ，補助幹線 2km/km ² ，全体で500m間隔 の格子状とする。 ・想定人口密度 70～80人/ha
準工業・工業系 土地利用		幹線街路 1km 補助幹線街路 1km 2km/km ²	・実例並びに紺野昭氏「工業地 域計画論」等を参考にして決 定。 準工業・工業系1km 間隔， 工業専用系2km 間隔の格子 状とする。
工業専用系 土地利用		幹線街路 1km 1km/km ²	
市街地平均	全国の用途地域面積比に よる加重平均 住居系－60% 準工業・工業系－20% 商業系－10% 工業専用系－10%	3.5 km/km ²	

出典：第8次道路整備5ヶ年計画時において設定された道路の21世紀における目標水準

(エ) 道路網構成の考え方

都市内道路交通は住宅・商業・工場等の宅地から発生して、「宅地→区画街路→補助幹線街路→都市幹線街路→主要幹線街路(場合により自動車専用道路)→都市幹線街路→補助幹線街路→区画街路→宅地」の経路で目的地に至ることになります。このため、道路網の構成は道路機能に応じて段階的な順序で連結されるようにすることが重要です。これにより、主要幹線街路等のトラフィック機能を重視する街路の交通機能が高まって、道路ネットワーク全体の交通機能が向上するとともに、日常生活交通やアクセス機能が重視される補助幹線街路や区画街路では、通過交通の排除や良好な居住環境の保全が可能となります。

各種別の街路はその交通機能の段階性に応じて接続することを基本とします。特に、自動車専用道路は完全なアクセスコントロールを行うことから、インターチェンジで主要幹線街路及び幹線街路と接続することを基本とします。また、主要幹線街路も沿道アクセスをコントロールするとともに、立体交差等によってトラフィック機能を発揮するような構造形式とすることが望まれます。一方、補助幹線街路や区画街路は宅地へのアクセス機能が主であることから通過交通を排除するように接続することを基本とするとともに、交差形式にあっても平面交差を原則とします。区画街路が幹線街路と接続する場合には、可能な限り区画街路を集約して接続することが望まれます。

(オ) 道路幅員の考え方

道路幅員は道路構造令又は地方公共団体の条例(以下「道路構造令等」という。)に基づいて計画します。道路構造令等では道路を道路種別と道路の存する地域及び計画交通量によって区分しています。これらの道路の種級によって設計速度、車道幅員、歩道幅員、平面・縦断曲線、視距等が規定されています。道路構造令等は幅員の要素ごとに最低限の値を定めたもので、道路の総幅員は道路構造令等に示す幅員の各要素の積み上げによって定まることとなります。道路幅員の検討に当たってはこの主旨を十分理解して地域の実情に対応して柔軟に各要素について検討することが望まれます。

高速自動車国道、一般国道：道路構造令

県道：県道の構造の技術的基準等を定める条例

市町村道：市町村条例

※ 構造令等の特例値やただし書きを利用して設計を行う場合は、資料の整理が必要となるため、事前に相談すること

道路幅員の検討に当たっては円滑な自動車交通等のための適切な車道部幅員(車線数、中央帯、停車帯等)とあわせて、歩行者のための安全で快適な歩行空間を計画することが望まれます。また、地区や沿道の土地利用によって通行する歩行者・自転車の交通量は大きく異なることから、地区特性・沿道土地利用に対応した適切な歩道幅員を計画することが望まれます。

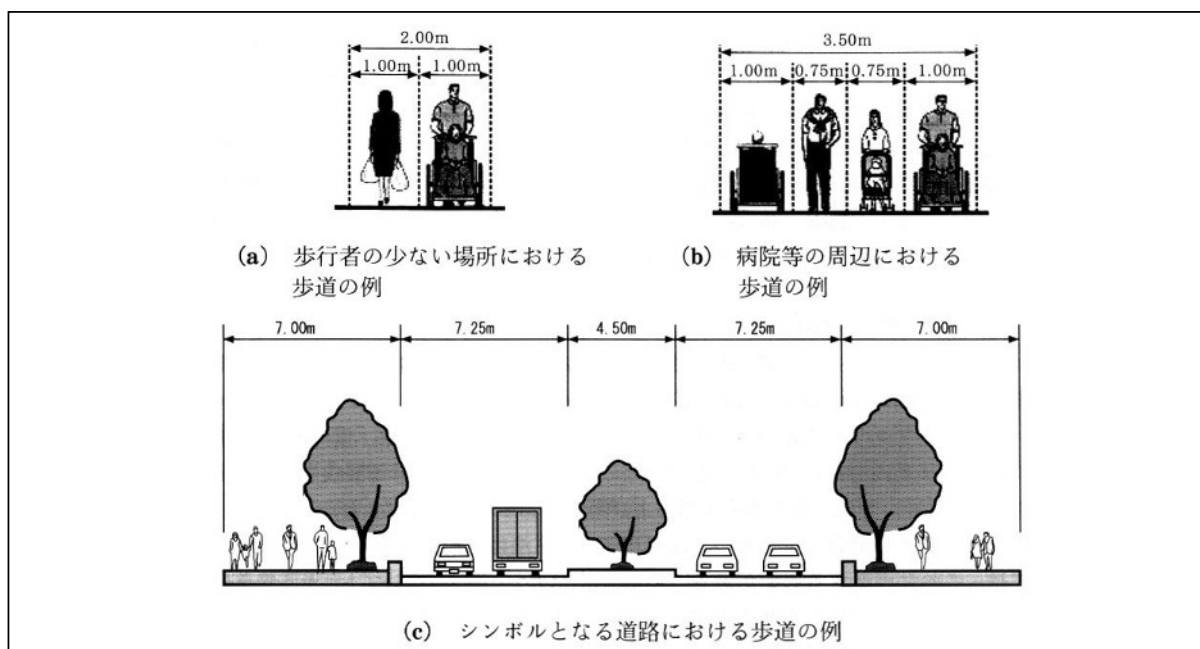
幹線街路は各側に自転車歩行者道又は歩道を設けるものとする。

ただし、歩行者空間ネットワークの連続性が確保され、河川・崖地等地形上の理由がある場合は、この限りでない。

▼一般道路の種級区分に基づく横断構成要素毎の幅員(道路構造令)

		4種(都市部)				3種(地方部)				
		4-1	4-2	4-3	4-4	3-1	3-2	3-3	3-4	3-5
車道幅員		3.25	3.0		4.0 (3.0) (1車線道路)	3.5	3.25	3.0	2.75	4.0 (3.0) (1車線道路)
中央帯	分離帯	0.5以上			—	1.25以上(0.5)				—
	側帯	0.25			—	0.25				—
路肩	左側	0.5以上				1.25 (0.75)	0.75以上(0.5)			0.5以上
	右側	0.5以上				0.5以上				
停車帯		2.5(1.5)			—	—				
自転車通行帯		当該道路の自転車の交通の状況に応じて定める。								
歩道等	歩道	歩行者の交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2.0m以上								
	自転車歩行者道	歩行者の交通量が多い道路は4.0m以上、その他の道路は3.0m以上								
	自転車道	2.0以上(1.5)								
植樹帯		1.5標準(1.0~2.0)※4-1,4-2では必要								
副道		4.0標準+路肩0.5以上								

注)植樹帯を除く()内の数値は特例値。(単位:m)。



資料:「道路構造令の解説と運用」(H27. 6(公社)日本道路協会)

▲多様な利用形態を勘案した歩道の例

▼道路の設計等における関連法令及び条例並びに技術基準等について

関連法令, 条例, 技術基準等	制定, 通達等の時期及び発行所等
法律	
道路法	昭和27年6月10日 法律第180号
道路交通法	昭和35年6月25日 法律第105号
政令	
道路構造令	昭和45年10月29日 政令第320号
府令・省令	
道路構造令施行規則	昭和46年3月31日 建設省令第7号
道路構造令の解説と運用	公益財団法人 日本道路協会
車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令	平成13年6月26日 国土交通省令第103号
道路標識, 区画線及び道路標示に関する命令	昭和35年12月17日 総理府・建設省令第3号
告示	
道路の案内標識の英語による表示に関する告示	平成26年3月26日 国土交通省告示第327号
条例	
県道の構造の技術的基準等を定める条例	平成24年12月25日 鹿児島県条例第61号
県道に設ける道路標識の寸法を定める条例	平成24年12月25日 鹿児島県条例第62号
移動等円滑化のために必要な県道の構造に関する基準を定める条例	平成24年12月25日 鹿児島県条例第63号
技術基準の分野	
幾何構造	
道路の標準幅員に関する基準(案)	昭和50年 旧建設省通達
自転車道等の設置基準	昭和49年 旧建設省通達
自転車道等の設計基準解説	公益財団法人 日本道路協会
歩道の一般的構造に関する基準	平成17年 国土交通省通達
望ましいラウンドアバウトの構造について	平成26年 国土交通省通達
土工	
道路土工構造物基準	平成27年 国土交通省通達
道路土工要綱	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 盛土工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 切土工・斜面安定工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 擁壁工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 カルバート工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 軟弱地盤対策工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路土工 仮設構造物工指針	公益財団法人 日本道路協会
共同溝設計指針	公益財団法人 日本道路協会
舗装	
舗装の構造に関する技術基準	平成13年 国土交通省通達
舗装の構造に関する技術基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
舗装設計施工指針	公益財団法人 日本道路協会
舗装性能評価法	公益財団法人 日本道路協会
舗装設計便覧	公益財団法人 日本道路協会
舗装施工便覧	公益財団法人 日本道路協会
舗装再生便覧	公益財団法人 日本道路協会
舗装調査・試験法便覧	公益財団法人 日本道路協会
アスファルト混合所便覧	公益財団法人 日本道路協会
橋梁	
橋, 高架の道路等の技術基準	平成24年 国土交通省通達
道路橋示方書・同解説 共通編	公益財団法人 日本道路協会
道路橋示方書・同解説 鋼橋編	公益財団法人 日本道路協会
道路橋示方書・同解説 コンクリート橋編	公益財団法人 日本道路協会
道路橋示方書・同解説 下部構造編	公益財団法人 日本道路協会
道路橋示方書・同解説 耐震設計編	公益財団法人 日本道路協会
橋, 高架の道路等の技術基準	昭和59年 旧建設省通達
小規模吊橋指針・同解説	公益財団法人 日本道路協会
コンクリート道路橋設計便覧	公益財団法人 日本道路協会
コンクリート道路橋施工便覧	公益財団法人 日本道路協会

関連法令, 条例, 技術基準等	制定, 通達等の時期及び発行所等
橋梁	
鋼道路橋設計便覧	公益財団法人 日本道路協会
鋼道路橋施工便覧	公益財団法人 日本道路協会
鋼道路橋の疲労設計指針	公益財団法人 日本道路協会
鋼道路橋防食便覧	公益財団法人 日本道路協会
プレキャストブロック工法によるプレストレストコンクリートT桁道路橋設計・施工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路橋伸縮装置便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路橋支承便覧	公益財団法人 日本道路協会
杭基礎設計便覧	公益財団法人 日本道路協会
杭基礎施工便覧	公益財団法人 日本道路協会
鋼管矢板基礎設計施工便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路橋補修便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路橋耐風設計便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路橋床板防水便覧	公益財団法人 日本道路協会
トンネル	
道路トンネル技術基準	平成元年 旧建設省通達
道路トンネル技術基準(構造編)・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル技術基準(換気編)・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル維持管理便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル観察・計測指針	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル安全施工技術指針	公益財団法人 日本道路協会
シールドトンネル設計・施工指針	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル非常用施設設置基準	平成11年 旧建設省通達
道路トンネルにおける非常用施設の標準仕様	昭和42年 旧建設省通達
道路トンネルにおける非常用施設(警報装置)の標準仕様	昭和43年 旧建設省通達
トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策	昭和42年 旧建設省通達
トンネル等における自動車の火災事故防止対策	昭和54年 旧建設省通達
交通安全施設等	
道路標識設置基準	平成27年 国土交通省通達
道路標識設置基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路交通安全施設の整備	昭和40年 旧建設省通達
区画線の設置様式	昭和49年 旧建設省通達
道路標識の表示地名に関する基準(案)	平成17年 国土交通省通達
道路附属物の基礎	昭和50年 旧建設省通達
立体横断施設技術基準	昭和53年 旧建設省通達
立体横断施設技術基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
防護柵の設置基準	平成16年 国土交通省通達
防護柵の設置基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
車両用防護柵性能確認試験方法について	平成10年 旧建設省通達
車両用防護柵標準仕様	平成11年 旧建設省通達
車両用防護柵標準仕様・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路照明施設設置基準	平成19年 国土交通省通達
道路照明施設設置基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
視線誘導標設置基準	昭和59年 旧建設省通達
視線誘導標設置基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路情報表示装置の規格	昭和47年 旧建設省通達
道路反射鏡設置指針	公益財団法人 日本道路協会
視覚障害者誘導ブロック設置指針	昭和60年 旧建設省通達
視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路環境	
道路事業に関する環境影響評価の実施について	平成18年 国土交通省通達
道路環境整備マニュアル	公益財団法人 日本道路協会
道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準	昭和49年 旧建設省通達
道路緑化基準	平成27年 国土交通省通達
道路緑化技術基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
道路防雪便覧	公益財団法人 日本道路協会

関連法令，条例，技術基準等	制定，通達等の時期及び発行所等
道路環境	
道路震災対策便覧（震前対策編）	公益財団法人 日本道路協会
道路震災対策便覧（震災復旧編）	公益財団法人 日本道路協会
道路震災対策便覧（震災危機管理編）	公益財団法人 日本道路協会
落石対策便覧	公益財団法人 日本道路協会
維持修繕	
道路の維持修繕管理要領	昭和37年 旧建設省通達
道路維持修繕要綱	公益財団法人 日本道路協会
道路工事現場における標示施設等の設置基準	平成18年 国土交通省通達
駐車場	
駐車場設計施工指針	平成4年 旧建設省通達
駐車場設計施工指針・同解説	公益財団法人 日本道路協会
自動車駐車場の道路占用	平成4年 旧建設省通達
料金徴収施設	
料金徴収施設設置基準（案）	平成11年 旧建設省
その他参考資料	
道路事業の手引き	鹿児島県土木部
土木工事設計要領 第Ⅰ編 共通編	国土交通省九州地方整備局
土木工事設計要領 第Ⅲ編 道路編	国土交通省九州地方整備局
設計要領	東・中・西日本高速道路株式会社
道路の交通容量	公益財団法人 日本道路協会
クロソイドポケットブック	公益財団法人 日本道路協会
自転車利用環境整備のためのキーポイント	公益財団法人 日本道路協会
鋼橋の疲労	公益財団法人 日本道路協会
斜面上の深礎基礎設計施工便覧	公益財団法人 日本道路協会
道路トンネル非常用施設設置基準・同解説	公益財団法人 日本道路協会
シールドトンネル設計・施工指針	公益財団法人 日本道路協会
落石対策便覧に関する参考資料 ー落石シミュレーション手法の調査研究資料ー	公益財団法人 日本道路協会
路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針・同解説	公益財団法人 日本道路協会
料金徴収施設設置基準（案）・同解説	公益財団法人 日本道路協会
舗装標準示方書	公益財団法人 土木学会
土木構造物共通示方書Ⅰ （総則，用語，責任技術者，要求性能，構造計画）	公益財団法人 土木学会
土木構造物共通示方書Ⅱ （作用・荷重）	公益財団法人 土木学会
鋼・合成構造標準示方書 総則編・構造計画編・設計編	公益財団法人 土木学会
鋼・合成構造標準示方書 耐震設計編	公益財団法人 土木学会
鋼・合成構造標準示方書 施工編	公益財団法人 土木学会
鋼・合成構造標準示方書 維持管理編	公益財団法人 土木学会
複合構造標準示方書 原則編・設計編	公益財団法人 土木学会
複合構造標準示方書 原則編・施工編	公益財団法人 土木学会
複合構造標準示方書 原則編・維持管理編	公益財団法人 土木学会
トンネル標準示方書 山岳工法・同解説	公益財団法人 土木学会
トンネル標準示方書 開削工法・同解説	公益財団法人 土木学会
トンネル標準示方書 シールド工法・同解説	公益財団法人 土木学会
グラウンドアンカー設計・施工基準，同解説	公益財団法人 地盤工学会
補強土（テールアルメ）壁工法 設計・施工マニュアル	一般財団法人 土木研究センター
多数アンカー式補強土壁工法 設計・施工マニュアル	一般財団法人 土木研究センター
ジオテキスタイルを用いた補強土の設計・施工マニュアル	一般財団法人 土木研究センター
アダムウォール（補強土壁）工法 設計・施工マニュアル	一般財団法人 土木研究センター
PCボックスカルバート道路埋設指針	一般財団法人 国土技術研究センター
平面交差の計画と設計 基礎編	一般社団法人 交通工学研究会
平面交差の計画と設計 応用編	一般社団法人 交通工学研究会
平面交差の計画と設計 自転車通行を考慮した交差点設計の手引	一般社団法人 交通工学研究会

関連法令，条例，技術基準等	制定，通達等の時期及び発行所等
その他参考資料	
生活道路のゾーン対策マニュアル	一般社団法人 交通工学研究会
交差点事故対策の手引	一般社団法人 交通工学研究会
交通信号の手引	一般社団法人 交通工学研究会
交通調査実務の手引	一般社団法人 交通工学研究会
交差点改良のキーポイント	一般社団法人 交通工学研究会
路面標示設置の手引き	一般社団法人 交通工学研究会
のり枠工の設計・施工指針	一般社団法人 全国特定法面保護協会
のり面緑化工の手引	一般社団法人 全国特定法面保護協会
土木工事仮設計画ガイドブック（Ⅰ）	一般社団法人 全日本建設技術協会
土木工事仮設計画ガイドブック（Ⅱ）	一般社団法人 全日本建設技術協会

▼「総合的な判断による横断面構成の決定」の考え方

道路の横断面構成は、交通機能および環境空間機能の一部として必要な幅員に加えて、必要な空間機能が総幅員で確保できているか否かのチェックを行い、必要な道路の機能が確保できるように調整し、総合的に判断して総幅員と横断面構成要素の幅員を決定する必要がある。

既存道路の空間を再構築する場合には、限られた総幅員の中で必要な道路の機能が可能な限り確保できるよう重視すべき機能を踏まえて横断面構成要素の幅員を調整することが必要である。さらに、空間的制約などから必要な道路の機能が確保できない場合には、周辺道路との適切な役割分担を検討し、当該道路が受け持つべき機能について見直すことが必要である。

資料：「道路構造令の解説と運用」(H27. 6(公社)日本道路協会)P178 より引用

ウ 交通広場

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望まれます。

交通広場の位置については、他の道路における歩道等と連携し歩行者のネットワークを形成するように適正な位置を選定することが望まれます。

交通広場の規模は、快適な通行の用に供し、良好な都市環境の形成を図るための緑化や憩いの空間、良好な都市景観をそなえたシンボルとしての空間、さらに地域の活性化の核となるイベント等の空間にも配慮して定めるべきです。

エ 自動車ターミナル

自動車ターミナルには、バスターミナルとトラックターミナルがあります。バスターミナルは、都市間の路線バス、都市内バス、観光バスの発着及び他の交通機関との乗り換えの場としての機能を、トラックターミナルは、トラックの発着を集約し、交通の円滑化と輸送効率を高める機能を有しています。バスターミナルの計画にあたっては、他の交通機関との連携を考慮し配置することとし、将来のバスの交通需要を踏まえ、その規模を定めることが望まれます。トラックターミナルの計画にあたっては、道路、鉄道等他の交通施設や流通業務市街地との整合性を考慮し配置することとし、将来の物流の見通しに基づきその規模を定めることが望まれます。

オ 自動車駐車場

都市計画決定の対象となる駐車場は、主として駐車場整備地区内において、広く一般公共の用に供する基幹的な駐車場です。また、駐車場整備地区外では基幹的なパーク・アンド・ライド*駐車場等、交通結節点における駐車需要に対応した駐車場は都市計画に定めることが望まれます。

特に駐車場整備地区において定められる駐車場整備計画において「主要な路外駐車場」として位置付けられた駐車場等のうち、以下に示す公共的駐車場は都市計画に位置付け、計画的、重点的に整備を進めることが望まれます。

- a トラフィック機能を優先すべき幹線道路沿道の駐車場 など
- b 総合的なまちづくりの観点から必要となる駐車場のうち、中心市街地の活性化等に必要となる駐車場 など
- c 都市の周辺の交通結節点に配置し、都心部の道路交通の軽減や公共交通機関の利用増進を図るためのパーク・アンド・ライド用駐車場 など
- d 都市中心部の周辺に配置し、快適な歩行環境の形成や、地区内自動車交通の適正化を図る都心地区のフリンジパーキング*など

*用語解説

パーク&ライド (P&R)	都心の外周(フリンジ)部や都市周辺部の鉄道駅等に駐車場を設置して、そこから都心部まで公共交通を利用するシステム。欧米などのように都心部への自動車交通削減を目的として発展してきたものや、鉄道復権を目的として発達してきたものなどがある。 わが国では、昭和40年代後半から人口の郊外化等を背景に多くの都市で実施されてきており、都心部への自動車流入抑制公共交通への転換を目的として、行政主導型や第三セクター型で実施されている。
フリンジパーキング	フリンジパーキングは中長期的な施策であり、計画的かつ段階的に都心部縁辺部(フリンジ)に駐車場を整備しながら都心部の自動車交通の適正化を図っていく施策である。 具体的には、歩行者専用空間(モールなど)の直近や環状道路の周辺に自動車から徒歩や公共交通機関(バスや鉄道)への乗り換え駐車場を整備し、都心部へ流入する自動車交通量を削減しようとするものである。フリンジパーキングを促進する施策としては、都心部内の走行や駐車規制、乗り入れ規制などを行うのが一般的である。また、誘導策としてフリンジパーキングからバスやLRTの運行や駐車場案内システムを実施しているものがある。

資料:「都市交通問題の処方箋 ―都市交通適正化マニュアル―」

(H7.2 建設省都市局都市交通調査室監修)

(2) 公共空地を都市計画決定する際の基本的考え方

公園、緑地、広場、運動場、墓園等の公共空地の都市計画にあたっては、計画する主たる機能に応じた種別、規模、配置を定めます。

ア 公園

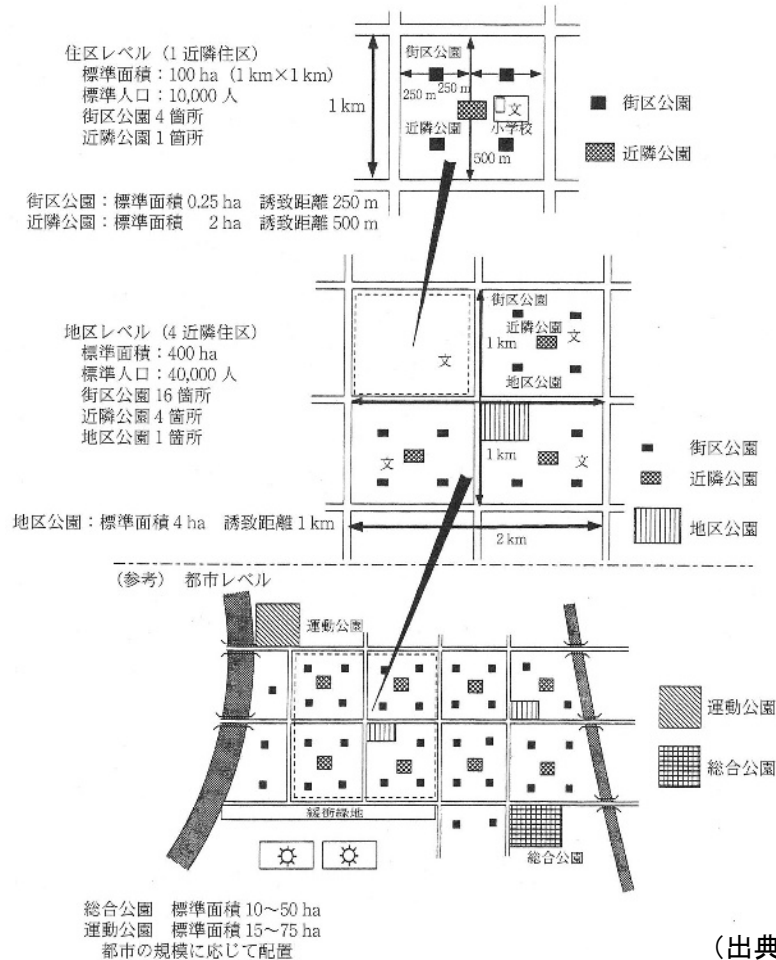
(ア) 公園の種別区分

公園は、主として自然的環境の中で、不特定多数の都市住民の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーション利用や地震火災等の災害時には避難等の用に供するなど多様な機能を担う公共空地であり、快適な都市生活の確保、都市環境の整備・改善等に資する都市構成上の基盤施設です。

公園は、都市生活圏に対応した公園の利用圏域やそれぞれの位置や規模、設置目的に応じてさまざまな機能を分担し、全体で快適な都市生活を支え、良好な都市環境の確保に寄与するものです。公園に関する都市計画は、各公園が分担すべき機能を明確にし、都市全体で系統的な配置を実現する観点から、その設置目的等に対応して7つの種別に区分し、系統的に計画する必要があります。公園に関する都市計画において定める公園の種別とその区分の考え方は、下表のとおりです。

▼公園の種別

種 別	設 置 目 的
街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園
近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園
地区公園	主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園
総合公園	主として一の市町村の区域内に居住する者の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園
運動公園	主として運動の用に供することを目的とする公園
広域公園	一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とし、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園
特殊公園	ア)主として風致の享受の用に供することを目的とする公園 イ)動物公園、植物公園、歴史公園その他特殊な利用を目的とする公園



▲公園の配置モデル

(イ) 公園の規模と配置の考え方

公園には、身近な住区内に設けられる街区公園等の小規模な公園から、都市単位で設けられる総合公園等の中規模な公園、さらには一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とする大規模な公園まで、さまざまな規模のものがああります。それぞれの公園は、それぞれの規模に応じてさまざまな機能を分担することになりますが、これらの配置にあたっては、緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画や都市計画区域マスタープラン等に位置付けられた緑地の系統的な配置の一環として、適切な規模のものを適切な位置に配置する必要があります。

公園の機能に応じた規模の適正化を図るために、公園の種別に応じて次の標準規模を基準として計画することが望まれます。

公園の配置は、各公園が担う環境保全、レクリエーション、防災、景観形成等の機能が総合的、一体的、効果的に発揮されるよう定めることが望まれます。また、配置にあたっては、自然地の分布や土地利用、交通系統等の現況及び計画を勘案して、以下に掲げる公園種別毎の配置方針を基準とすることが望まれます。

▼公園の配置方針

種別	設置目的	
街区公園	街区内に居住する者が容易に利用することができるように、誘致距離 250mを標準とする(0.25ha)。	
近隣公園	近隣住区内に居住する者が容易に利用することができるように、誘致距離 500mを標準とする(2ha)。	
地区公園	徒歩圏域内に居住する者が容易に利用することができるように、誘致距離1km を標準とする(4ha)。	
総合公園	原則として、一の市町村の区域を対象として、住民が容易に利用できる位置に配置する(おおむね 10ha 以上)。	
運動公園	原則として、一の市町村の区域を対象として、住民が容易に利用できる位置に配置する(おおむね 15ha 以上)。	
広域公園	一の市町村の区域を超える広域の圏域を対象として、交通の利便の良い土地に配置する(おおむね 50ha 以上)。	
特殊公園	風致公園	樹林地、湖沼、海浜等の良好な自然的環境を形成する土地を選定して配置する。
	動物公園 植物公園	気象、地形、植生等の自然的条件が当該公園の立地に適した土地を選定して配置する。
	歴史公園	遺跡、庭園、建築物等の文化的遺産の存する土地若しくはその復元、展示等に適した土地又は歴史的意義を有する土地を選定して配置する。

イ 緑地

緑地とは、主として自然的環境を有し、環境の保全、公害の緩和、災害の防止、景観の向上及び緑道の用に供することを目的とする公共空地です。

緑地は、次の事項を考慮して計画することとします。

主として都市景観の向上に資する緑地は、位置、目的、内容及び周辺の土地利用等の現況及び計画を総合的に勘案して適切な規模を定めます。

現に存する樹林地等の保全を目的とする緑地は、その規模、特性等を総合的に勘案して適切な規模を定めます。

主として緩衝の用に供する緑地は、公害の緩和、災害の防止等の目的に応じ周辺の土地利用、交通状況、都市施設の配置等を総合的に勘案して必要な規模を定めます。

主として遮断の用に供する緑地は、隣接する市街地の規模、性格及び市街地化の動向等を総合的に勘案して適切な規模を定めます。

河川の区域を対象とする緑地は、河川の位置、規模、形状、隣接する土地の状況及びレクリエーション需要等を総合的に勘案して適切な規模を定めます。

緑道は、快適安全な通行、散策、休養等に資する園路及び十分な植栽による修景、バーゴラ等の施設が確保できる幅員及び延長を定めます。

緑地は、次の事項を考慮して配置することとします。

- a 主として都市景観の向上に資する緑地は、市街地内の道路、鉄軌道の沿線、公共公益施設、歴史的建造物等の周辺並びに景観構成上必要とされる丘陵地、傾斜地等顕著な土地を選定して配置します。
- b 現に存する樹林地等の保全を目的とする緑地は、良好な自然的環境を形成する樹林地、水域及び水辺地、草地、湿原、岩石地、貴重な動植物の自生地、生息地、飛来地、分布地及び文化的遺産の分布地等の土地に配置します。
- c 主として緩衝の用に供する緑地は、工業地、幹線道路、鉄軌道、空港、供給処理施設等と住宅地、商業地等が隣接する地域において、公害の緩和、災害の防止等の目的に応じた緩衝地帯として有効に機能しうよう配置します。
- d 主として遮断の用に供する緑地は、市街地の周辺及び市街地間において市街地の拡大若しくは連担の防止に資するよう、遮断地帯として配置します。
- e 河川の区域を対象とする緑地は、都市における緑地(樹林地、草地、水辺地、岩石地若しくはその状況がこれらに類する土地が、単独で、若しくは一体となって、又はこれらに隣接している土地が、これらと一体となって、良好な自然的環境を形成しているものをいう(都市緑地法第3条第1項))の系統的な配置の一環となる河川、又は良好な自然的環境を有する河川及びレクリエーション利用が可能な河川等を選定して配置します。
この場合、堤外地と一体となって緑地としての機能を果たすことが有効な堤内地については、区域に含めることとします。
- f 緑道は、公園、広場、駅及び学校、商業地及び避難地等を相互に連絡し、又は河川、水路及び道路等に沿った快適安全な通行・散策路等として、併せて災害時における避難誘導路として有効に機能しうよう配置します。

ウ 広場

広場とは、主として歩行者等の休息、観賞、交流等の用に供することを目的とする公共空地です。広場は、広場を設置する目的、利用者の行動、周辺の土地利用等を勘案し、適切な規模で計画します。

広場は、次の項目のいずれかに該当するような場所に配置することとします。

- a 周辺の建築物の用途が、おおむね商業施設、業務施設、文教厚生施設、官公庁施設である地区
- b 観光資源等が存在し、多数人が集中する地区
- c 交通の結節点あるいは多数人が利用する都市施設の近傍又は歩行者の多い道路の沿道
- d 都市の象徴又は記念の目的に供する場所あるいは都市景観の向上に著しい効果が認められる場所

(3) 供給処理施設を都市計画決定する際の基本的考え方

下水道(公共下水道、都市下水路)、供給処理施設(汚物処理場、ごみ処理施設)等の都市計画にあたっては、必要に応じて都市計画に定めることが望まれます。

ア 下水道

(ア) 下水道の種類

下水道には、公共下水道、流域下水道、都市下水路の3種類があります。下水の排除・処理については、これらの下水道とその他の汚水処理施設を組み合わせ、計画的かつ効率的に行う必要があります。

▼下水道の種類

下水道の種類と事業主体		目的等
公共下水道 (市町村管理)	公共下水道(狭義) 主に市街地に設置 特定環境保全公共下水道 主に自然公園や農産漁 林に設置 特定公共下水道 主たる処理対象が、特 定の事業場からの汚水	一市町村の区域の下水排除と処理のため。
流域下水道 (都道府県管理)	幹線管渠、中継ポンプ、およ び終末処理場の部分	二市町村以上の区域の下水排除と処理のため。 面的な整備は公共下水道(流域関連公共下水道) で行う。
都市下水路 (市町村管理)	内径 0.5m以上の排水管渠 で、集水面積が 10ha 以上	公共下水道着手前における市街地の雨水排除の ため。

(イ) 下水道の都市計画の基本的考え方

下水道については、生活環境の改善、水質の保全、浸水の防除等都市活動を支える上で必要不可欠な施設であり、各都市において十分に整備されているべきです。従って、今後も積極的に都市計画に定めることが望まれます。

この場合、市街化区域においては少なくともこれを定めるものとし、市街化調整区域においては下水道それ自体では市街化を促進するおそれが少ないものと考えられるので、現に集落があり生活環境を保全する必要がある場合等については最小限の排水区域を定めることができると考えられます。

(ウ) 管渠、排水区域、処理場、ポンプ場の決定の考え方

下水道に関する都市計画は、土地の自然的条件、土地利用の動向、河川等の水路の整備状況並びにそれらの将来の見通し等を総合的に勘案し、機能的な都市活動の確保及び良好な都市環境を形成及び保持するよう排水区域、処理場、ポンプ場および主要な管渠を一体的かつ総合的に定めることが望まれます。

イ 廃棄物処理施設

(ア) 廃棄物処理施設の都市計画の考え方

廃棄物処理施設は、都市計画決定することによりその手続の中で、他の都市計画との計画調整や関係者間の合意形成が図られ、より円滑に整備することが可能となります。

したがって、当該都市計画区域において計画的に整備するものとして、鹿児島県廃棄物処理計画または都市計画区域マスタープランに位置付けられた施設をはじめ、恒久的かつ広域的な処理を行うものについては、都市計画決定することが望まれます。

なお、廃棄物処理施設を建築する敷地の位置については、建築基準法第 51 条の適用を受け、都市計画決定しているものでなければ建築できない場合がありますが、建築基準法に規定する特定行政庁が都市計画審議会の議を経て許可した場合等は、この限りではありません。

(イ) 廃棄物処理施設の配置

廃棄物処理施設には汚物処理場、ごみ焼却場、その他の処理施設が該当するため、適当な種類を選択し、処理区域の広がり、人口の分布、設置する施設の特性及び関連する施設との連携を総合的に勘案して、決定することが望まれます。

各施設の配置は、市街地の広がり、廃棄物等の輸送の効率性等を勘案したうえで、なるべく集約して配置し、施設の敷地は、搬出入や緑化等に必要な土地に加え、増築、改築、移設に必要な土地をあらかじめ確保しておくことが望まれます。

(4) その他の施設を都市計画決定する際の基本的考え方

市場、と畜場、火葬場、流通業務団地、教育文化施設・社会福祉施設などのその他の施設については、必要に応じ都市計画に定めることが望まれます。

ア 市場、と畜場、火葬場

市場は、毎日の生活に欠くことのできない水産物・青果物・食肉・花木などの生鮮食料品を卸売取引するための施設及びそれに付帯する施設です。公正かつ迅速な取引を確保し、生鮮食料品等の円滑な供給と消費生活の安定を図るために必要な施設です。このうち、広域的なものについては都市計画決定することが望まれます。

と畜場は、食用獣畜をと殺・解体し、食用その他の用に供する施設であり、公衆衛生上の配慮が求められることから、都市計画決定することが望まれます。

火葬場は、宗教及び慣習にしたがって行われる人の遺体の処理のための施設です。公衆衛生、公共福祉の観点から必要不可欠な施設であり、都市計画決定することが望まれます。この場合、主たる施設である火葬、待合、管理部門と付帯施設である斎場部門の用地も含めて都市計画決定することが望まれます。

なお、これらの施設を建築する位置については、建築基準法第 51 条の適用を受け、都市計画決定しているものでなければ建築できませんが、建築基準法に規定する特定行政庁が都市計画審議会の議を経て許可した場合等は、この限りではありません。

イ 流通業務団地

流通業務団地を定めることのできる区域としては、流通業務地区内であることに加えて、次の2つの要件(流通業務市街地の整備に関する法律第7条第1項)を満たすものについて、必要に応じて計画決定することとします。

流通業務団地は、流通業務地区の中核として機能を果たすべく決定されるものであるため、流通業務地区外の幹線道路、鉄道等の交通施設の利用が容易であることや、良好な流通業務団地として一体的に整備される自然的条件を備えていること、当該区域内の土地の大部分が建築物の敷地として利用されていないことを条件としています。

流通業務団地が流通業務地区の中核としての機能を果たすため、トラックターミナル、鉄道の貨物駅又は中央卸売市場及びこれらと密接な関係を有するその他の流通業務施設の敷地が、これらの施設における貨物の集散量及びこれらの施設の配置に応じた適正な規模のものであることを条件としています。

また、流通業務団地に関する都市計画は、下記に従って定める必要があります（流通業務市街地の整備に関する法律第8条）。

a 道路、自動車駐車場その他の施設に関する都市計画が定められている場合には、これら既存の都市計画の内容に適合する必要があります。

b 流通業務施設の敷地、公共施設については、流通業務地区の中核として一体的に構成されることを目的として、流通業務施設が適正に配置され、かつ、各流通業務施設を連絡する適正な配置及び規模の道路その他主要な公共施設を備えるよう、流通業務地区の中核として一体的に構成されることとなるように定める必要があります。

ウ 教育文化施設、社会福祉施設

都市全体あるいは地域にとって必要性又は公益性が高い教育文化、医療、社会福祉施設、あるいは、地方公共団体等から支援を行うもの等については、都市計画決定することが望まれます。

市町村が立地適正化計画を策定しており、これらの都市施設が都市機能誘導区域内において都市計画決定されている場合には、当該都市施設を誘導施設として定め、誘導措置を講じることが望まれます。

3 都市計画施設の見直しにおける考え方

都市計画は、都市計画法第21条に変更についての規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、法第6条第1項に基づく都市計画に関する基礎調査の結果や社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が検討されるべきものです。

しかし、一方で、都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導を行って、目指すべき都市像を実現するためには、相当程度長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請されます。

したがって、都市計画の変更を検討するにあたっては、その都市計画の性格を十分に踏まえる必要があります。例えば、根幹的都市計画施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきです。ただし、このような都市計画についても、計画決定の必要性を判断した当時の状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で見直しを行うことが望まれます。